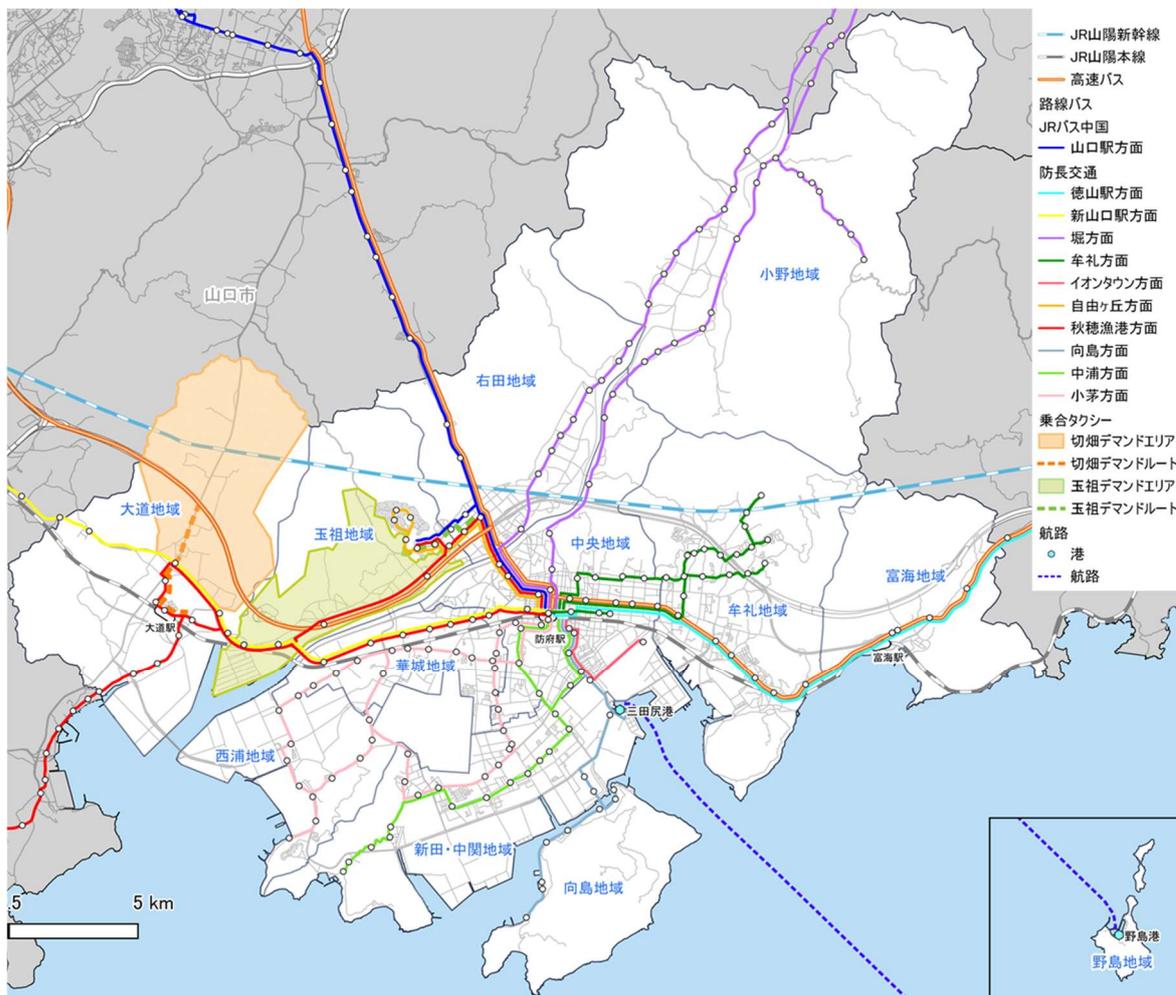


第3章 公共交通の状況

1. 公共交通ネットワーク

本市の公共交通ネットワークは、鉄道、高速バス、路線バス、乗合タクシー、タクシー、離島航路で構成されています。



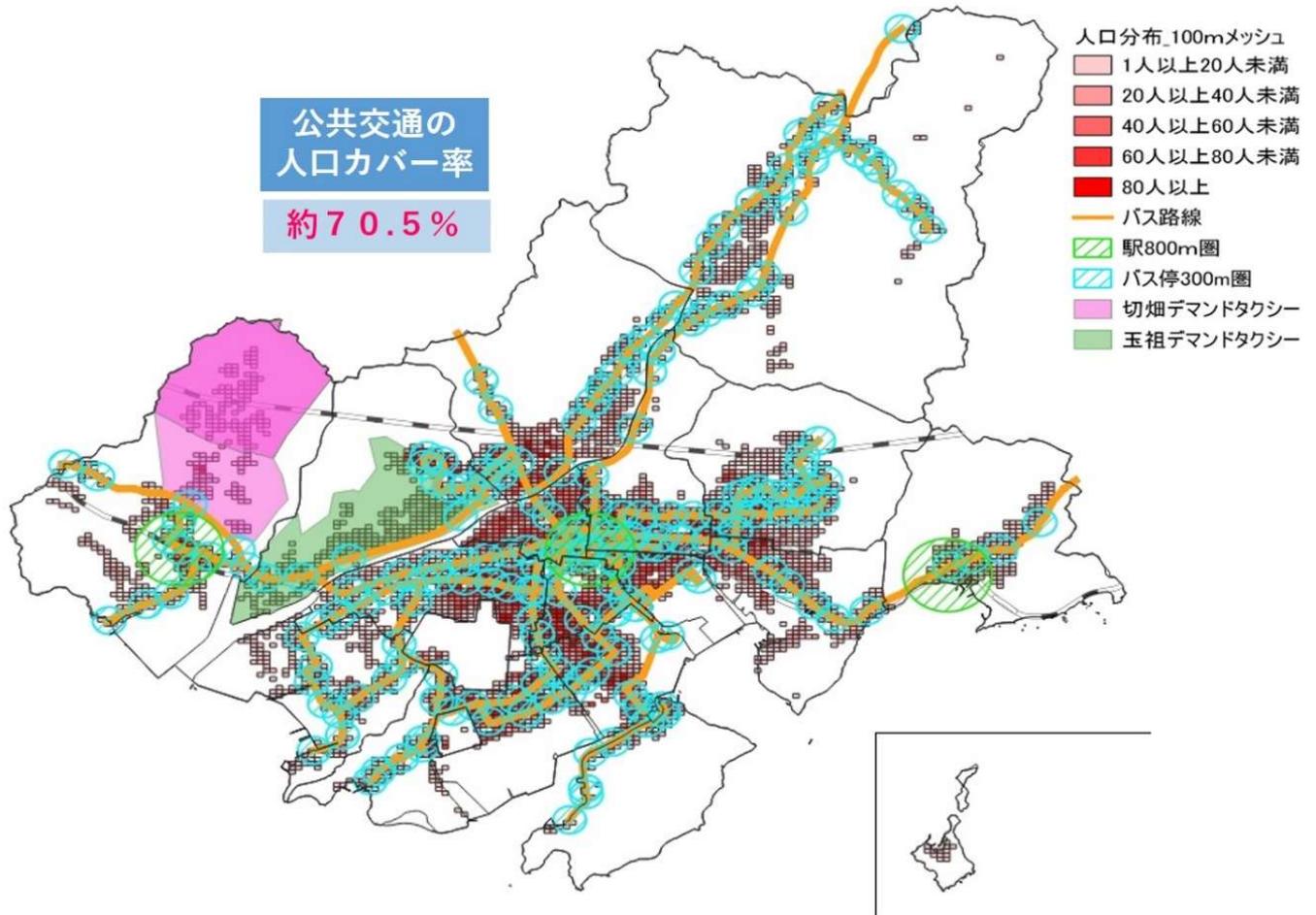
※タクシーは市内全域を運行
※令和7年4月時点

図表 3 本市における公共交通網

2. 公共交通不便地域等

公共交通（タクシーと離島航路を除く）を利用する目安として、鉄道駅から800mの範囲外、バス停から300mの範囲外かつデマンドタクシー運行区域外のエリアを公共交通不便地域とします。公共交通の人口カバー率は約70.5%です。

また、本市では、公共交通不便地域でありタクシーが30分以内に配車されない地域を交通空白地とします。なお、現状、市内一円でタクシーが30分以内に配車される状況であるため、交通空白地の該当地域はありません。



資料：令和2年国勢調査(100m人口メッシュ)

図表 4 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー状況

3. 各交通モードの状況

(1) 鉄道

本市では、J R山陽本線が市の中心を東西に横断しており、防府駅、大道駅、富海駅の3駅があります。上り・下りともに1時間に1~3本運行されており、令和5年4月から3駅すべてで交通系ICカード「ICOCA」が利用可能になりました。

駅別の1日平均乗車人員の推移をみると、令和元年度までほぼ横ばいで推移していましたが、令和2年度、3年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。そこからは回復傾向にありますが、コロナ以前の水準までは戻っていません。



資料：山口県統計年鑑

図表 5 駅別の1日平均乗車人員

(2) 路線バス

① 運行状況

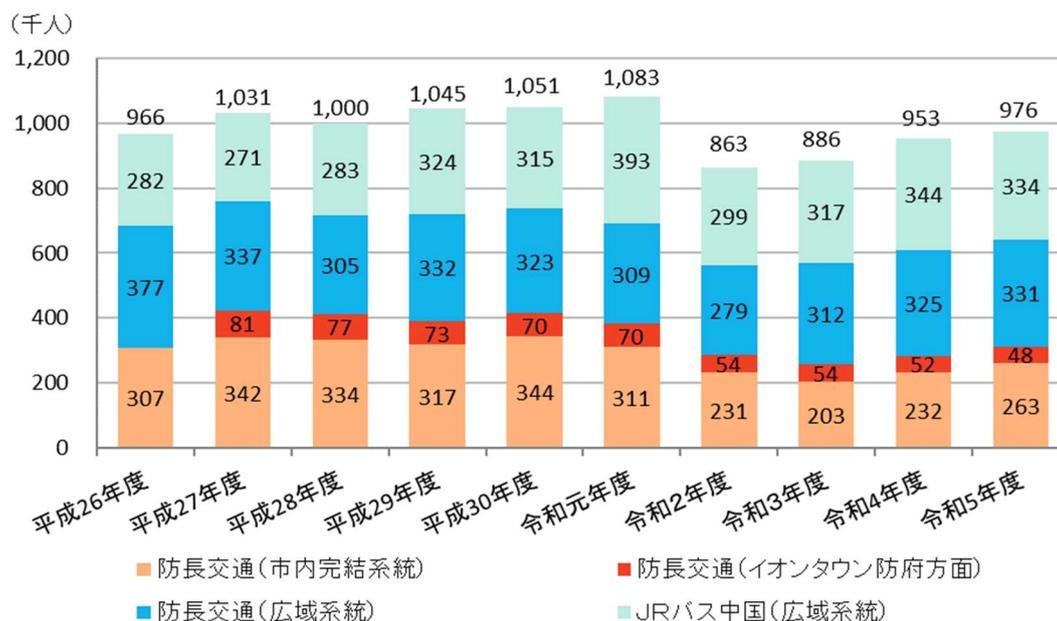
市内の路線バスは、防長交通株式会社と J Rバス中国株式会社により 35 系統の路線バスが運行されています（令和 7 年 4 月時点）。このうち、本市と山口市または周南市を結ぶ広域系統が 18 系統、市内完結系統は 17 系統あります。市内完結系統は、そのすべてが防府駅を起終点とするか、または経由しています。

※迂回系統は、本系統に含めて集計しています。



② 乗車人員

路線バスの乗車人員は令和元年度まで約 100 万人程度で、平成 29 年度以降は乗車人員が緩やかに増加傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和 2 年度は大幅に減少しました。そこからは回復傾向にありますが、コロナ以前の水準までは戻っていません。



※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

※イオンタウン防府方面は平成 27 年度からデータに反映

図表 6 事業者別乗車人員

(3) 乗合タクシー

① 切畑デマンドタクシー

平成27年4月から、既存の路線バスの補完を目的として、切畑地区と大道駅等の目的地を結ぶ乗合タクシーを運行しています。令和2年10月からは、切畑地区に加えて上代地区、さらに令和6年4月からは国道2号より北側の小俣地区、岩淵地区を利用地域に拡大しました。

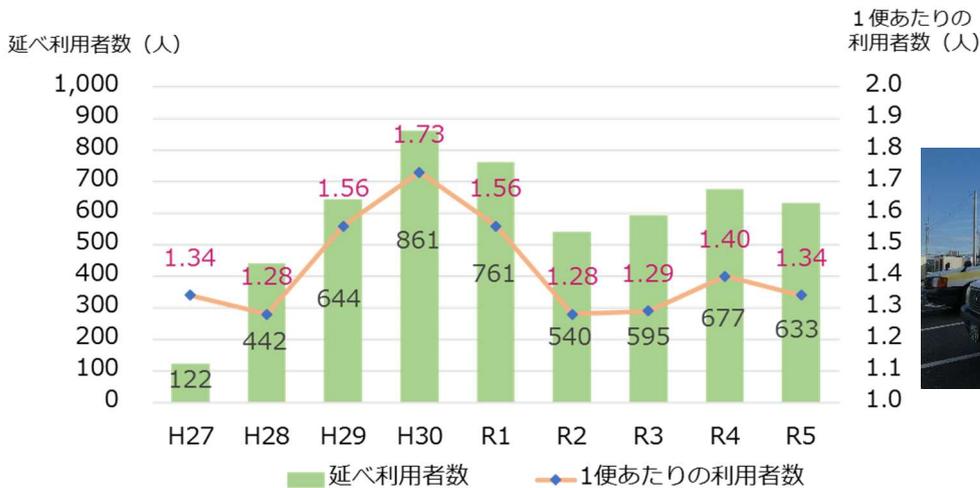
運行開始後、平成28年度に運行便数の増便や乗降場所の追加を行ったことで、利用者が大幅に増加しました。また、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により利用者が減少しましたが、令和3年度以降、利用状況は回復傾向にあります。



| 項目 | 運行概要 |
|------|---|
| 運行区間 | 切畑・小俣・岩淵地区⇄指定乗降場所 |
| 利用方法 | 事前に登録を行い、電話により予約（予約は1時間前まで可） |
| 運行日 | 月～金 ※祝日、振替休日運行 ※12/29～1/3は運休 |
| ダイヤ | 行き 7:30(1便)9:00(2便)10:30(4便)13:00(6便) 帰り 10:00(3便)11:30(5便)16:00(7便) |
| 運賃 | 200円(中学生以上) ※身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳保有者、小学生は100円 |

※平成27年4月から運行開始
 ※平成28年4月より2便増、大道公民館、サンマート大道店を乗降場所として追加
 ※令和2年10月より運行区域に上代地区を追加、令和6年4月に小俣地区(国道2号線より北側)、岩淵地区(国道2号線より北側)を追加

図表 7 切畑デマンドタクシーの運行エリアと運行概要

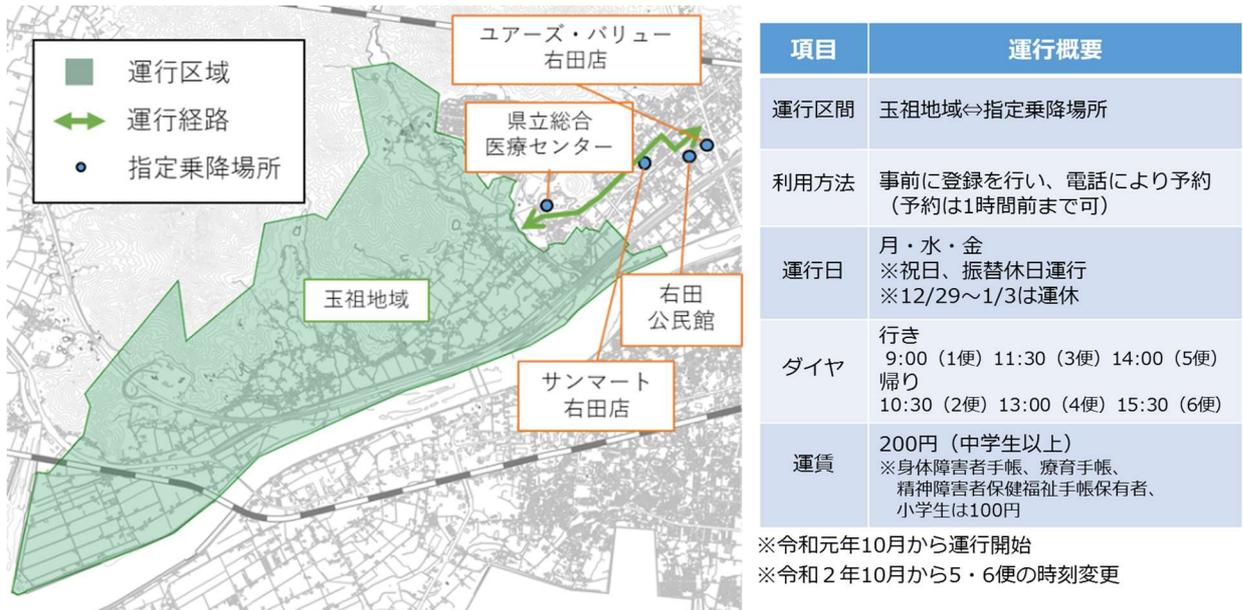


図表 8 切畑デマンドタクシーの利用者数の推移

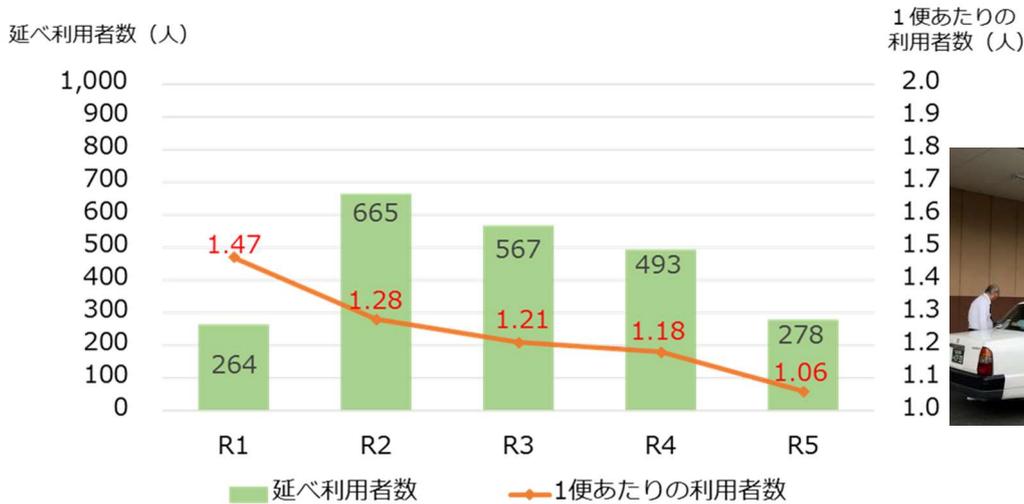
② 玉祖デマンドタクシー

玉祖地域のバス路線の廃止に伴い、その補完を目的として、令和元年10月から玉祖地域と右田公民館等の目的地を結ぶ乗合タクシーを運行しています。

近年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、年間延べ利用者数、1便あたりの利用者数ともに減少しています。



図表 9 玉祖デマンドタクシーの運行エリアと運行概要



図表 10 玉祖デマンドタクシーの利用者数の推移

(4) タクシー

市内に営業所を構えるタクシー事業者は5社あり、野島地域を除き市内全域でタクシーの利用が可能となっています（令和7年11月時点）。

また、本市は準特定地域の指定を受けており、タクシー車両数は緩やかに減少しています。輸送人員も緩やかな減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年度は大幅に減少しました。そこからは回復傾向にありますが、コロナ以前の水準までは戻っていません。



資料: 中国運輸局「運輸要覧」

図表 11 タクシー輸送人員と車両数

(5) 離島航路

① 運航状況

野島港と三田尻港を結ぶ野島～三田尻航路は、旅客船「レインボーあかね」(レインボーあかねが定期点検等の際は、予備船「レインボーのしま」)、で1日4往復運航されています。



図表 12 航路と運航概要



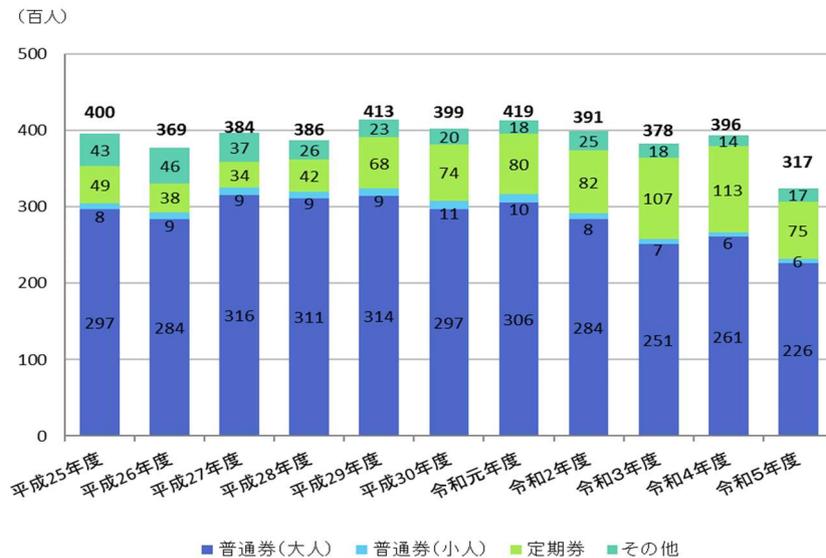
レインボーあかね



レインボーのしま

② 利用状況

利用者は年間4万人前後で推移しています。島民の日常生活に必要な不可欠であるため、一定の需要は維持されていますが、近年は釣り客等の島民以外による利用の減少がみられます。



※各値は、前年10月～9月の実績

※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

資料：防府市地域振興課

図表 13 券種別利用者数

(6) その他の交通

さまざまな実施主体により、通学を支援するための交通や、主に交通弱者の移動を確保するための交通サービスが提供されています。

| 種別 | 路線等 | 事業者等 |
|---------|------------------------|-------------------------|
| スクールバス | 小野小学校 | 防府市教育委員会 |
| | 高川学園中学校・高等学校 | 高川学園中学校・高等学校 |
| 互助による輸送 | 向島地域～ トライアル防府店等 | 幸せます健康くらぶ |
| | 高齢者宅～医療機関、スーパー等 | お手伝い屋さんしみず |
| | あいおい苑～鈴屋～小野公民館 | 小野デイステーション運営会 |
| | 西浦公民館～アルク中関店 | 西浦おでかけ会 |
| | 富海・牟礼地域～ 医療モール(牟礼)等 | NPO法人高齢者にやさしい町づくりネットワーク |
| | 自由ヶ丘～市内各所 | 自由ヶ丘自治会 |
| | 小野地域～市内各病院 | ふれ愛交通小野協議会 |

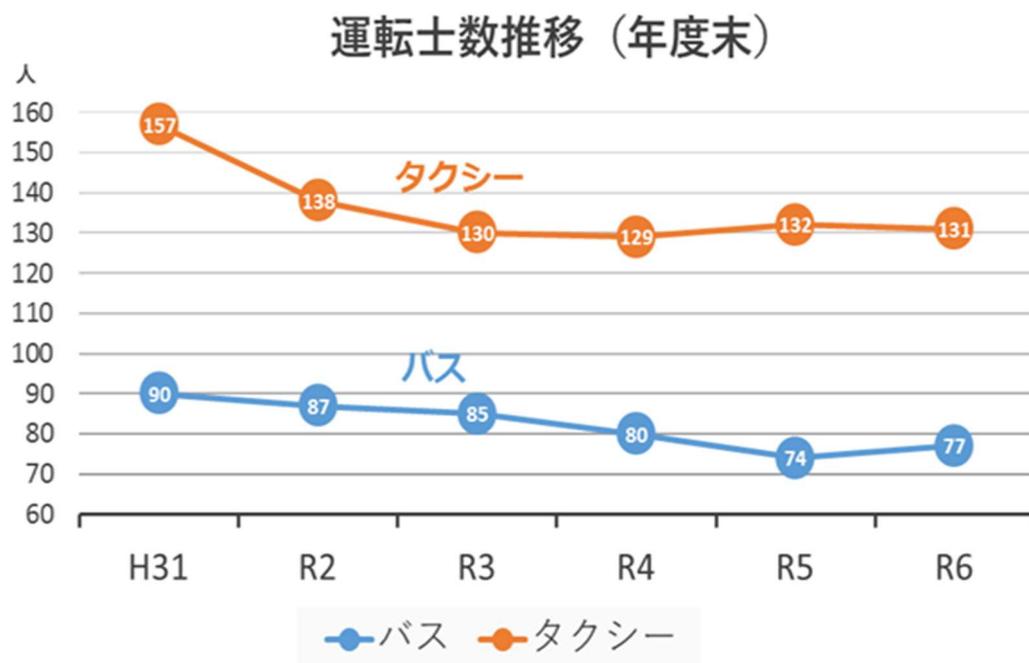
※令和7年4月時点

図表 14 その他の交通一覧

4. バス・タクシー運転士の不足状況

運転士の高齢化やコロナ禍における需要低下に伴う離職により、現在、本市の公共交通を維持するための運転士が不足しております。

また、コロナ禍で落ち込んだ需要が回復に向かっている状況の中、働き方関連法や改善基準告知の改正に伴い、令和6年4月から運転士の時間外労働時間や拘束時間等が厳格に設定されたことから、今後、運転士不足がさらに進行する可能性があります。



各事業者への調査による把握

図表 15 運転士数の推移

| | バス運転士 | | | タクシー運転士 | | |
|-----|-------|-----|------|---------|-----|-------|
| | 現在 | 不足数 | 不足率 | 現在 | 不足数 | 不足率 |
| 防府市 | 77人 | 8人 | 9.4% | 131人 | 20人 | 13.2% |

※令和7年3月現在

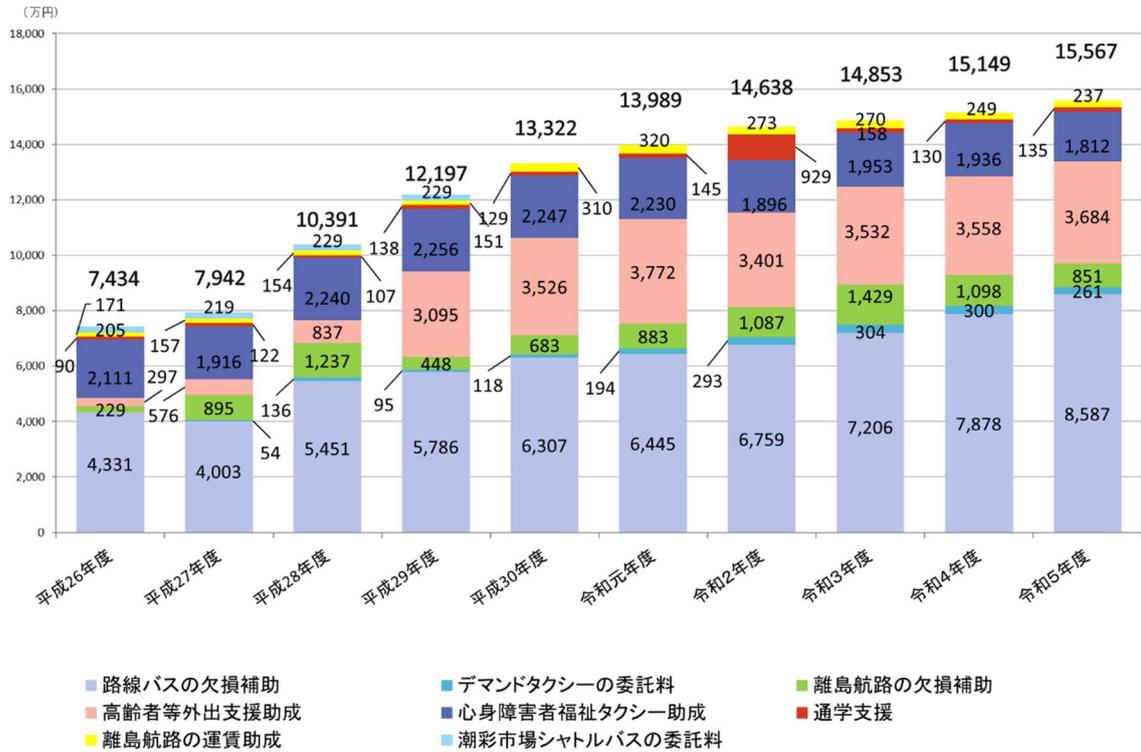
各事業者への調査による把握

図表 16 バス・タクシー運転士不足一覧表

5. 市の財政負担

公共交通サービスの維持や移動支援に関わる市の財政負担は、令和5年度で約1億6千万円となっています。

中でも、路線バスの欠損補助の割合は高く、補助額も年々増加しています。また、平成29年度以降は高齢者等外出支援助成の割合も高く、その支出額は令和5年度で約3,700万円となっています。



※端数調整のため、合計値が合わない場合がある。

※通学支援は、スクールバスの運行費用と野島・三田尻定期航路通学定期運賃助成、野島小・中学校の児童・生徒通学費助成、富海小・中学校・向島小学校の児童・生徒通学費助成の計

図表 17 市の財政負担

6. 防府市地域公共交通網形成計画の達成状況

(1) 前計画の概要

本市では、市民・交通事業者・行政をはじめとした、関係する主体の適切な役割分担のもと、市民の日常生活や観光客などの来訪者の移動を支える持続可能な公共交通の実現を目指し、平成 29 年度に「防府市地域公共交通網形成計画」を策定しました。

| | |
|-------|---|
| 計画の区域 | 防府市全域 |
| 計画の期間 | 平成 30 年度～平成 37 年度（令和 7 年度） |
| 基本理念 | 暮らしと交流を支える持続可能な公共交通 |
| 基本方針 | <ol style="list-style-type: none">1. まちづくりと一体となった公共交通ネットワークの形成 誰もが安心して地域で暮らしつづけられるよう、防府市都市計画マスタープランに位置づけられる「都市核」と「地域核」を結び、持続可能な都市構造を支える公共交通ネットワークの形成を図ります。2. 日常生活を支える移動手段の確保 公共交通サービスが行き届いていない地域において、地域の実情に応じた移動手段の確保に努めます。3. 便利で安心して利用できる環境の整備 公共交通を安心して快適に利用できるよう、利用者目線に立った分かりやすい情報提供を行うとともに、利用しやすい環境づくりに努めます。4. 市民・交通事業者・行政等の連携・協働による公共交通の維持・確保 関係する主体が、公共交通の必要性や問題意識を共有し、連携・協働により公共交通の維持・確保に向けた取組を推進します。 |
| 目標 | <ol style="list-style-type: none">1. 既存の骨格を活かした効率的な公共交通ネットワークの形成2. 公共交通サービスが行き届いていない地域への移動手段の確保3. 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実4. 公共交通に関する意識の醸成 |

(2) 前計画の事業及び実施状況

前計画に記載された事業は概ね計画どおりに実施できています。

| 施策 | 実施内容 |
|----------------------|--|
| バス路線の再編 | <ul style="list-style-type: none"> ● 玉祖地域において、玉祖デマンドタクシーを導入しました ● 小茅線（西浦・華城地域）について、利用実態等を踏まえ、ダイヤ等を見直しました |
| 市街地循環線の導入検討 | <ul style="list-style-type: none"> ● 実証運行を踏まえた検討を行いました。新型コロナウイルス感染症の影響や担い手不足により、導入を見送りました |
| 地域の実情に応じた公共交通サービスの検討 | <p>【西部】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 住民アンケートを実施しました ● アンケート結果と住民の聞き取り調査の結果を踏まえ、切畑デマンドタクシーの運行区域を拡大しました <p>【北部】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 新たな交通モードや関係法令を整理し、情報提供等に協力し、地域住民と協議を重ねました <p>【東部】</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 住民アンケートを実施しました ● 富海・牟礼地域を運行するとのみ福祉号について、取組状況を注視しつつ、運行主体であるNPO法人へ地域のニーズ情報の提供等に協力しました |
| 多様な移動支援による移動手段の確保 | <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者や障害者等への運賃助成など福祉施策との連携により、移動手段の確保に努めました ● 野島住民の航路運賃の助成や遠距離通学となる児童・生徒への通学支援を行いました ● 市北部地域において、バス運賃低廉化実験を実施しました ● タクシーの夜間運行の体制を整備しました |
| 各交通モード間のダイヤの調整 | <ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道や離島航路との接続に合わせた路線バスのダイヤ調整を行いました |
| 車両や施設のバリアフリー化の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ● 高齢者や障害者などの乗降の円滑化を図るため、ノンステップバスを導入しました |
| 乗継拠点の整備と待合環境の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ● バス停付近の美化活動の方法について、地域住民や行政機関と協議の場を設け、地域住民への情報提供に協力しました ● 富海駅舎の改修に合わせ、情報発信・交流施設や駐輪場を整備しました |
| 分かりやすい情報の提供 | <ul style="list-style-type: none"> ● 各事業者（防長交通株式会社、JRバス中国株式会社）がバスロケーションシステムを導入しました ● 防府駅構内に乗り場案内図を掲示しました |
| 関係主体の連携による利用促進等 | <ul style="list-style-type: none"> ● 出前講座や乗り方教室を実施しました ● ノーマイカー運動を実施しました ● 交通系ICカードの支払いに対応する運賃割引施策を実施しました |

(3) 目標の達成状況

全ての目標において、新型コロナウイルス感染症や運転士不足などの影響により目標達成には厳しい状況にあります。

| 目標1 既存の骨格を活かした効率的な公共交通ネットワークの形成 | | | |
|---|-------------------------|----------------|-------------------------|
| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (令和7年度) | 令和5年度または 令和6年度 |
| 指標1 路線バス（市内完結系統、乗合タクシー等を含む）の利用者数 | 334,890 人／年 (平成28年度) | 335,000 人／年 | 311,443 人／年 (令和6年度) |
| 指標1-① 公共交通の年間利用者数（鉄道、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、離島航路） | 約 3,456 千人／年 (令和4年度) | 現状維持 | 約 3,509 千人／年 (令和5年度) |
| 指標1-② 路線バス収支率（自主運行路線除く、デマンドタクシー含む） | 53.2 % (令和4年度) | 現状維持 | 50.0 % (令和6年度) |
| 指標1-③ 路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（デマンドタクシー含む） | 約 91 円 (令和4年度) | 現状維持 | 約 95 円 (令和6年度) |

| 目標2 公共交通サービスが行き届いていない地域への移動手段の確保 | | | |
|---|-----------------------|----------------|---------------|
| 評価指標 | 現状値 | 目標値 (令和7年度) | 令和2年度 国勢調査 |
| 指標2 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー率 | 71.7 % (平成22年国勢調査) | 75 % | 69.7% |

| 目標3 誰もが利用しやすい公共交通環境の充実 | | | |
|-------------------------------|-------------------|------------------|---------|
| 評価指標 | 現状値 (平成 28 年度) | 目標値 (令和 7 年度) | 令和 4 年度 |
| 指標 3 公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度 | 37.8 % | 50 % | 37.4 % |

| 目標4 公共交通に関する意識の醸成 | | | |
|-----------------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| 評価指標 | 現状値 (平成 28 年度) | 目標値 (令和 7 年度) | 令和 4 年度 |
| 指標 4 公共交通（路線バス・鉄道）を利用する人の割合 | 路線バス：25.9 % | 路線バス： 31 % | 路線バス： 16.9 % |
| | 鉄道：63.5 % | 鉄道： 68 % | 鉄道： 44.7 % |

(参考) 評価指標の算定方法及び目標値設定の考え方

| 評価指標 | | 指標の算定方法 | 目標値設定の考え方 |
|-------------------|---|---|--|
| 指標 1 | 路線バス（市内完結システム、乗合タクシー等を含む）の利用者数 | 交通事業者への聞き取りと利用実績による把握 ----- 評価時期：毎年度 | 今後利用者の減少が予測される中、公共交通ネットワークの再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状程度の利用者を維持することを目標とします。 |
| 指標 1 ① | 公共交通の年間利用者数（鉄道、路線バス、デマンドタクシー、タクシー、離島航路） | 交通事業者による調査報告を基に市で取りまとめ ----- 評価時期：毎年度 | バス路線の再編や利用環境の向上、利用促進を図ることにより、現状の利用者数の維持を目標とします。 |
| 指標 1 ② | 路線バス収支率（自主運行路線除く、デマンドタクシー含む） | 交通事業者による収支報告等を基に市で取りまとめ ----- 評価時期：毎年度 | バス路線の再編や効率化、利用促進を図ることにより、現状の収支率の維持を目標とします。 |
| 指標 1 ③ | 路線バスの利用者1人あたりの行政負担額（デマンドタクシー含む） | 路線バスに対する市の補助金およびデマンドタクシーに対する委託料の実績から算出 ----- 評価時期：毎年度 | バス路線の再編や効率化、利用促進を図ることにより、現状の負担額の維持を目標とします。 |
| 指標 2 | 公共交通（タクシーと離島航路を除く）の人口カバー率 | 国勢調査による把握 ----- 評価時期：令和7年度 | バス路線の見直しや新たな交通モードの導入により、タクシーと離島航路を除く公共交通の人口カバー率が、約3%増加することを目標とします。 |
| 指標 3 | 公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度 | 市民アンケート調査の実施による把握 ----- 評価時期：令和7年度 | 乗り継ぎの円滑化や利用環境の向上により、公共交通（路線バス・鉄道）の利便性に対する満足度の割合が、市民の半数以上となることを目標とします。 |
| 指標 4 | 公共交通（路線バス・鉄道）を利用する人の割合 | 市民アンケート調査の実施による把握 ----- 評価時期：令和7年度 | 利用環境の向上や利用促進により、路線バス、鉄道ともにそれぞれ年1回以上利用する人の割合が、約5%増加することを目標とします。 |